



VELOCIPEDEN.

Historik och utveckling.

Skötsel och vård.



O/Y. HERMAN L. BERGGREN A/B.

Specialaffär för velocipeder.

WASA.



Motto:

*Det bästa blir i läng-
den det billigaste.*

*Endast en fullgod
velociped är värd
sitt pris, ty endast en
förstklassig, stark
cykel kan ansvara
för ägarens säkerhet.*



VARUMÄRKE

som borgar för varor
av högsta kvalité.



VELOCIPEDEN användes numera i stor utsträckning och helt säkert skulle vår tids människor hava rätt svårt att reda sig den förutan. Den är både ett outhärligt och snabbt forskaffningsmedel, samt som sport betraktad är cykelåkning behaglig och hälsosam. Det torde därför hava sitt intresse blicka tillbaka på dess historia.

Enligt all sannolikhet är den 12 juli 1817 velocipedens födelsedag, vartill man kan sluta sig av följande meddelande, som den 1 augusti 1817 stod att läsas i »Karlsruher Zeitung».

»Forstmästaren, Frih. Karl v. Drais vilken enligt trovärdiga intyg redan den 12 juli

detta år med nyaste formen av ett av honom uppfunnet färdredskap utan häst på mindre än en timme for från Mannheim till Schwätzingen och åter, alltså inemot 4 timmars färd med postskjuts, har sedan med samma maskin tillryggalagt den branta bergsvägen från Gernsbach till Baden på ungefär en timme och även denna gång övertygat flera intresserade personer om detta mycket intressanta färdredskaps snabbhet. Huvudidén därtill är tagen från skridskosporten och grundar sig på den enkla tanken att stöta fram ett säte på hjul med fötterna på marken. Maskinen består av en sadel på bakom varandra löpande hjul och med denna kan man färdas på alla landsvägar. För jämnviktens skull har man ett litet uppstaplat bräde framför sig, på vilket armarna kunna läggas och framför vilket den lilla ledstängen befinner sig, vilken man håller i händerna för att styra. Denna till stafetter, diverse andra ändamål och även till längre resor mycket användbara maskin väger 50 skålpund och kan framställas för högst 4 karoliner med resfickor och tillbehör».

I denna Drais maskin har man i själva verket att skåda velocipedens stamfader. De väsentligaste delarna har man: en ram, ett fast och ett rörligt därmed förbundet hjul, sadel

och styrstång, endast framdrivandet genom trampmekanismen fattades, och det dröjde länge innan kompletteringarna uppfunnos. Drais tänkte aldrig på att förbättra sin uppfinning. Den 1 januari 1818 erhöll han patent å sin uppfinning av Badens regering samt slapp att vidare tjänstgöra vid försvarsväsendet, pensionerades med titeln »Professor i mekanik» och kunde nu verka för utbredningen av sin uppfinning. Därmed hade han god framgång, ty redan efter någon tid fick Badens överhovmarskalkämbete utfärda påbud enligt vilket trafiken med »löpmaskinen» fick äga rum i mitten av huvudvägarna, men förbjöds å gångvägarna.

Drais maskin erövrade snart hela Europa, och nu började småningom förbättringar ske med den ursprungliga maskinen. Mekanikern Birch anbragte en drivkraftmekanism varigenom framdrivandet skedde med händerna; och redan år 1819 såg man sådana i bruk. Vem som infört trampveven är ej med säkerhet känt, sannolikt var det Philip Moritz Fischer år 1853. Drivkraften förlades till bakhjulet år 1869 av gymnastikläraren Friedrich Trefz, och därmed var en stor förbättring gjord. På 1870-talet uppfanns stålrörsramen och med införandet av luftringarna, som uppfunnos av tandläkaren Dunlop i Dublin år 1888, var cy-

keln färdig. Den erövrade snart hela världen och dess yttre form har väl något förändrats, men icke något väsentligt i dess konstruktion.

De för närvarande mest fulländade representanterna för den moderna velocipedtypen äro »Finlandia» och »Werraton», vilka under årens lopp både vad hållbarhet och konstruktion beträffa utvecklats till idealiska fortskaffningsmedel.





VI behöva endast tänka på de långa avstånden på landet från by till by eller närmaste stad, för att klart och tydligt inse vilken oerhörd nytta man har av velocipeden och huru outhärlig densamma är för alla som hava långa vägar att färdas. Landsbon skulle icke så ofta som nu kunna tillryggalägga de vägsträckor som med velocipedens hjälp förefalla korta, i fall han vore tvungen att anlita häst eller gående taga sig fram, utan vore landsbygdens befolkning tvungen avstå från mångt och mycket på grund av de långa avstånden

i händelse velocipeden icke funnes till. Nu kunna däremot bygdernas folk snabbt färdas miltal från hemmet på kort tid och bliva på samma gång mera vakna och iakttagande än fallet vore om de på grund av kommunikationssvårigheter sutte fastspikade i sin by största delen av sin tillvaro. Mången har sitt hem långt borta från arbetsplatsen och är det lätt att inse vilken inbesparing av tid velocipeden är för sådana personer. Dessa hava med säkerhet övertygat sig beträffande sanningen av ett yttrande, som fällt angående velocipederna, nämligen: att »intet avstånd existerar för den som äger en „Finlandia” eller „Werraton” velociped». Faktum är att velocipeden blivit känd och erkänd som oumbärlig på landet och detta med rätta, men även i städerna är den på sin plats. Mycken dyrbar tid inbesparas genom velocipeden och städernas innevånare äro i tillfälle att lätt och behändigt söka sig ut till landet för att erhålla välbehövlig rekreation och ombyte i frisk luft, framilande långs vägarna förbi åkrar och ängar, njutande av grönska och sommarkläd. Som sport betraktad är velocipedåkning en av de hälsosammaste och angenämaste motioner man gärna kan tänka sig. Den som engång försökt vilket uppfriskande nöje det är att i arla morgonstund åka

ut till bygderna, eller om svala sommaraftnar
ilat fram längs vägarna insupande frisk luft
och njutande av sommarfägring, vill nog icke
försaka sådana velocipedturer.

För att likväl till fullo kunna uppskatta
velocipedens stora värde som oumbärligt fort-
skaffningsmedel, bör man äga en god och på-
litlig cykel. I vårt land äro »Finlandia» och
»Werraton» kända som tillförlitliga, fackmäs-
sigt och omsorgsfullt konstruerade cyklar, sär-
skilt lämpliga för våra förhållanden.





DÅ en velociped tagits i bruk, bör den skötas för att hållas i fullgott skick. Ofta försumma velocipedisterna sina maskiners skötsel eller ägna dem endast ofullständig tillsyn någon enstaka gång. Sådan försumlighet kan hämna sig och velocipeden håller endast en del av den tid som bör utgöra dess livslängd. Genom god vård kan en velociped tjänstgöra klanderfritt under många år, i synnerhet om man vid inköp ser på sitt eget bästa och väljer ett känt velocipedmärke, som utgör borgen för förstklassig, pålitlig vara och icke någon gottköpsartikel, som kan bli livsfarlig att använda. Vi skola nu ägna en blick på de

vanligast förekommande felen, som just uppstå genom bristfällig tillsyn och skötsel.

Låt oss för att se saken klarast taga en nyköpt velociped som exempel. En person köper sig en velociped. Till en början är han i vanliga fall rädd om sin eleganta maskin och putsar densamma med berömvärd flit — de första veckorna, men sedan tröttnar han, torkar endast bort det värsta dammet och ägnar för övrigt icke velocipeden någon nämnvärd uppmärksamhet, den löper ju lätt och är bra. En velociped bör väl kunna sköta sig själv, vad behöver man bry sig om detaljerna. Han åker i ur och skur, håller kanske någon gång olja i kopparna, men bekymrar sig ej om att se till att allt är i ordning beträffande muttrar, konor etc., det är ju tid nog om något fel skulle uppstå som gör velocipeden obrukbar och fordrar ordentlig reparation. Han kommer ej att tänka på att små orsaker kunna hava stora verkningar även vad en velociped vidkommer. Sanningen att säga så hålla velocipederna bra och gå i regel länge trots slarvig skötsel, men skulle de skötas och små fel i tid repareras, så skulle stora reparationer, som ofta hava sin orsak i att små fel förbisetts, bli förebyggda. Snart försummar han till och med oljningen, och från och med detta

äro lagren i hans velociped i fara att förstöras, ty går velocipeden torr upphettas lagerdelarna genom friktionen och bliva mjuka. Konorna i naven och kranklagret börja glappa, dock utan att bekymra honom, det går ju fortfarande att åka. Kommer så en dag då det är stopp, velocipeden går ej mera lika ljudlöst som förut, den har märkvärdiga gnisslande läten med sig, framhjulet slänger, bakhjulet funktionserar ej som förr och med pedalerna är det också något fel. Han börjar nu med nyvaknat intresse titta på sin velociped och märker med förvåning att den behöver repareras. Då nu velocipeden undersökes måste nya konor, axlar, skålar etc. ersättas med nya, de gamla hava genom torrgången gått varma på grund av friktionen och blivit odugliga. Hade han nu i stället för att vårdslöst försumma oljningen skött om densamma, så skulle velocipeden alltfortfarande gått galant med de gamla delarna oskadade, i stället får han nu kosta på en grundlig reparation och undrar vad det beror på att ej lagren i hans velociped hållit; att han själv är direkt upphov till skadan genom sin likgiltighet med oljningen, det begriper han sällan.

Som regel bör tagas, att så snart någon del i velocipeden gått sönder genast låta repa-

rera eller ersätta den med ny, ty ofta kan en söndrig del skada närliggande delar och sålunda åstadkomma större och dyrbarare reparationer än av behovet vore påkallat ifall skadan genast blir beaktad och avhjälpt. En enda söndersprucken kula kan förstöra konor, kulkrans och skålar etc.. Det är därför av största vikt att genast undersöka velocipeden i händelse man från lagren märker gnisslande och knarande ljud, eller om någon del icke funktionerar som sig bör, samt låta reparera skadan innan den blir orsak till större fel. Man bör överhuvudtaget aldrig av sparsamhet eller likgiltighet försumma att genast låta reparera uppkomna fel i velocipeden, ty gör man det blir kalaset dyrt då den stora reparationen sist och slutligen måste ske.

Naven och lagren i velocipeden böra nu och då rensköljas med benzin eller petroleum, ty då det fina vägdamm, t. ex. genom oljekopparna vilka ofta lämnas öppna, söker sig in i kranklager och nav, bildas genom blandning av vägdamm och olja en smörja som verkar på lagerdelarna liksom fint slipmjöl och således skadar dessa. Efter benzinsköljningen bör velocipeden naturligtvis oljas, ty lagren böra gå i ren olja och vaselin. Om hjulen börja kasta så böra de riktas för att ej gaff-

larna och gummit skola taga skada. Man bör icke låta velocipeden onödigtvis stå ute i regn, ty vatten är icke bra varken för metalldelarna eller något annat i velocipeden, i synnerhet icke för träfälgarna. Har man åkt i regn bör man efteråt avtorka vattnet och smutsen, samt gnida de förnicklade delarna med olja, vaselin eller petroleum. I solgasset skall man aldrig ställa sin velociped, ty då skadas gummiringarna. Ej heller bör man åka med för litet luft i ringarna, ty detta kan skada såväl gummit som fälgarna, velocipeden går dessutom lättare med tillräckligt hårt pumpade ringar. Om vintern bör gummiringarna förvaras i jämn temperatur över noll, men icke på för varmt ställe, samt alla förnicklade delar å velocipeden insmörjas med vaselin, sedan den omsorgsfullt blivit rengjord. Olja velocipeden tillräckligt, men med förstånd; att hålla olja utan beräkning är ej bra, i synnerhet icke för frihjulsnävet, men försumma aldrig oljningen.





AV velocipeder finnes det många olika märken i handeln och nästan lika många kvalitéter. Den som köper sig en velociped vill helt naturligt erhålla en god och pålitlig cykel. Velocipeden är en sådan pjäs, som icke köpes ny för varje år. Man bör alltid i första hand vända sig till en specialaffär, eller anskaffa sig ett märke som härstammar från en sådan affär, ty endast en specialaffär som står under fackmässig ledning med kännedom om branschen är i stånd att anskaffa delar, som till kvalitè och hållbarhet äro mest ändamålsenliga, samt lämpliga för landets förhållanden. Man bör betänka att en velociped är sammansatt av en mängd olika delar och att fackmanna-

kännedom är nödvändig för att kunna anskaffa fullt förstklassigt material och prestera ett omsorgsfullt arbete, så att velocipeden i sin helhet verkligen blir en kvalitetsvara av högsta rang.

Var därför icke likgiltig vid köp av velociped och tänk icke att det ena märket kan vara lika gott som det andra. Välj gärna, men välj det bästa. „Finlandia” och „Werraton” är en beprövad kvalitetsvara, ja utan gensägelse det bästa som står till buds inom branschan. Den som köpt en velociped av dessa märken är nöjd och belåten, därom vittna tusentals uttalanden.

BETRÄFFANDE velocipedringarna så äro vi inne på ett kapitel av synnerligen stor vikt. Vi veta ju att ringarna i en velociped ständigt äro utsatta för slitning under åknin-gen, men ej nog därmed, gummit kan skadas även då velocipeden icke är i bruk. Stark sol och starka temperaturvexlingar inverka skadligt på gummit och gäller det därför att förse velocipeden med gummiringar, som äga största motståndskraft mot all åverkan. Det finnes ett gummimärke, som är mycket motståndskraftigt såväl mot slitning som sol och temperaturvexlingar, nämligen »The King of Tyres» helljusa paradäck och »The King of Tubes» röda paraslangar. Detta gummimärke

har i praktiken visat sig långt hållbarare än något annat gummi, varför det är klokt att vid köp av gummiringar fordra märket »The King». King ringarna framställas av renaste råvara enligt moderna metoder, utan uppblandning av några som helst billiga ämnen, samt med omsorgsfullt fastvulkaniserad canvasduk av bästa kvalitet.

VIDARE finnes det i velocipeden en liten, men viktig del, vars prestation ständigt tages i anspråk, nämligen frihjulsnaget. Som känt finnes det en mängd olika konstruktioner av frihjulsnag och att frihjulsnaget bör vara tillförlitligt och hållbart förstås av sig själv. Det är en mekanism för sig, som är utsatt för påfrestningar både vid åkning och bromsning. Frinavstekniken har under årens lopp gått framåt och i och med införandet av frihjulsnaget »Komet» modell J. S. W. är denna mekanism så att säga fulländad. »Komet» naget är enastående i enkel konstruktion, förvånansvärt lätt gång, säker bromsning och praktiskt inmonteringsätt i motsats till många tunga nag. Det äger dessutom ett särdeles tilltalande yttre. Numera borde alla fordra detta nag, som är »navteknikens största seger», och icke godkänna något annat mindervärdigt.

Eftertryck eller kopiering av klichéerna
förbjudes och beivras.



Wasa. — Pethmans Tryckeri. — 1923.

KP

22